

L'EAD ENTRE EN GARE DE
BESSÈGES, APRÈS QUELQUES
TRAVAUX DE PERSONNALISATION
VISANT À LE RENDRE UNIQUE.

N



QUAND L'EAD

REE/MIKADOTRAIN

DEVIENT LE VÔTRE !

À quel moment un modèle réduit devient-il un élément de votre collection ? Pour Grégoire Kessedjian, deux choses : le modèle doit nourrir un souvenir ou un imaginaire historique, et de plus posséder une photogénie. C'est dans cet esprit qu'il a personnalisé son EAD.

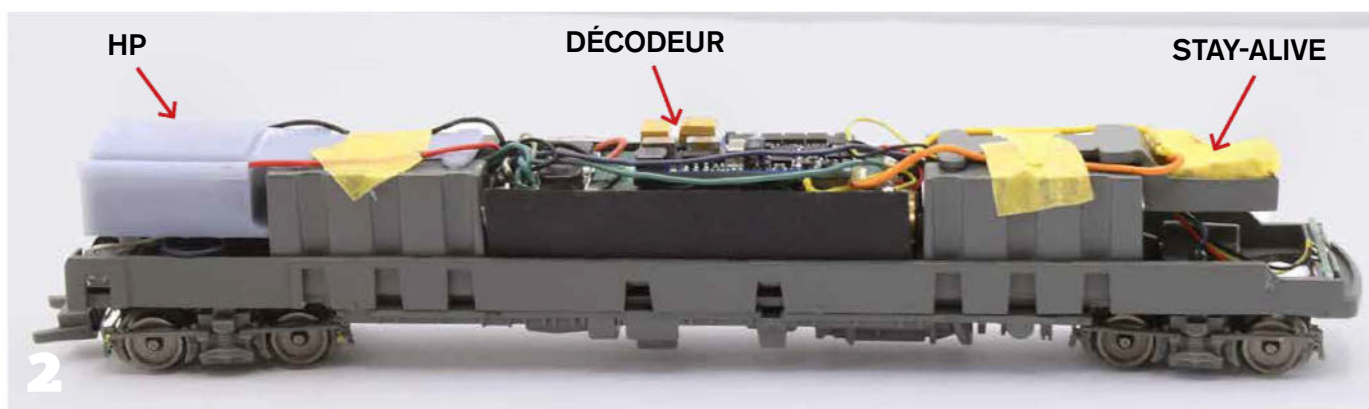
Texte et photos : Grégoire Kessedjian



1 Des touillettes sont bien utiles pour écarter les flancs de caisse.

2 La réserve d'énergie (Stay alive) est disposée à l'avant.

3 Si l'on veut placer la réserve d'énergie à cet endroit, sous la toiture, un petit bloc gris doit être retiré.



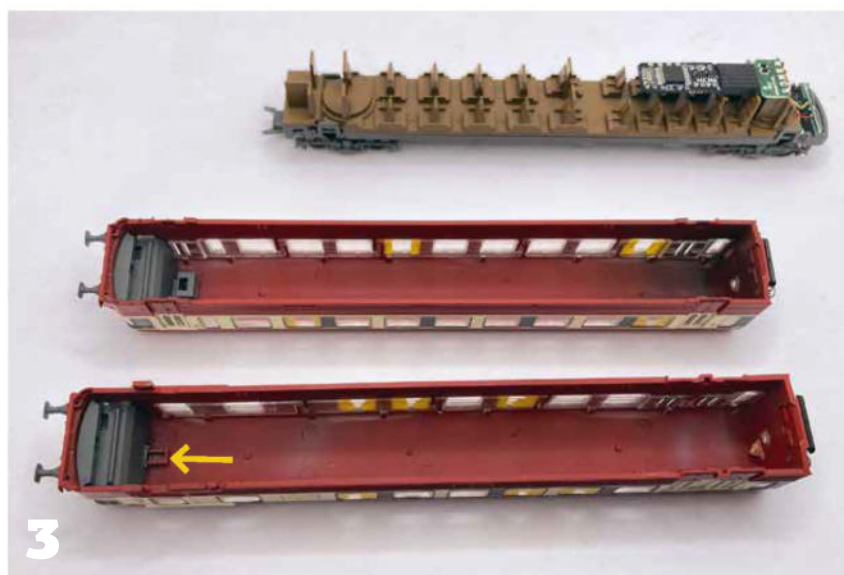
En dépit des compromis nécessaires et inhérents à la conception d'un modèle à l'échelle N, l'EAD Mikadotrain/REE offre cette perspective, de devenir un élément de ma collection en répondant à mes deux souhaits. Et c'est exactement ce que l'on demande à un modèle industriel : du potentiel... Et il en a assurément ! Dans cet article, rien de bien compliqué mais le plaisir de travailler l'objet.

Premiers travaux

La première étape est d'ouvrir l'autorail sans l'abîmer (**photo 1**). Pour cela, les touillettes à café en bois sont parfaites. Un léger biseau à l'extrémité arrondie permet de les insérer de part et d'autre de la caisse pour la faire glisser. À noter qu'une fois les jupes d'extrémités montées, il est nécessaire de commencer à sortir le châssis par l'arrière, au niveau des portes d'intercirculations.

Pour la version sonore, le haut-parleur étant placé à l'arrière de l'élément moteur, il est donc nécessaire de placer le Stay-Alive (réserve d'énergie, voir LR 886) à l'avant (**photo 2**). Pour ma part, mon modèle n'étant pas équipé de troisième feu, le Stay-Alive (constitué de six condensateurs céramiques de 100µF, 2,5x 2,5 x 3,2 mm³) est placé à l'emplacement du support d'éclairage. Dans ce cas, un bloc gris sous la toiture de la caisse

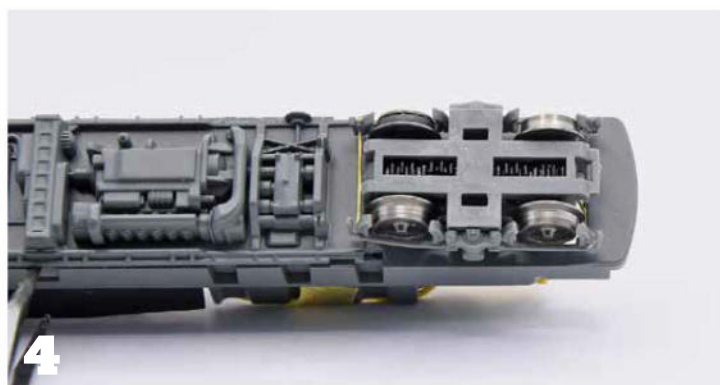
doit être retiré (**photo 3**). Si vous optez pour une version avec troisième feu, il est possible de placer le Stay-Alive sur le bogie avant, juste derrière les LED. Ce choix est probablement le plus simple quelle que soit la version mais je n'ai fait qu'un essai dont je propose ici mon retour d'expérience. Par ailleurs, des rectangles de carton noir (40 x 6 mm²) sont placés pour cacher le moteur trop voyant une fois l'autorail refermé. ►►



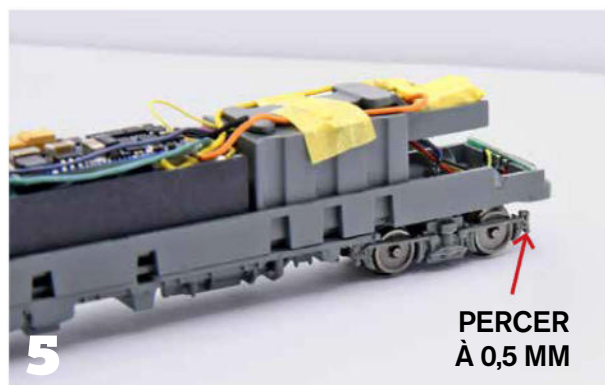
DOCUMENTATION :

Ferrovissimo n°16 -8/2007

Ferrovissimo n°119 – Sept/Oct. 2022



4 Une tige de laiton force les sabots de frein à se positionner correctement face aux bandages



PERCER
À 0,5 MM

Petite amélioration des bogies

Le point le plus fâcheux de cet autorail est probablement le positionnement des freins sur les bogies. Point de reproche, car cela est lié aux contraintes de roulement et de la norme NEM appliquée. Pour améliorer le rendu, le plus simple est de forcer les sabots de freins extérieurs à se positionner devant les bandages des roues (photo 4). Cela est fait simplement en perçant le support des sabots à 0,5 mm pour y insérer un fil de laiton dressé de 0,3 mm (photo 5). Pour fixer le tout, les extrémités du fil sont aplaties et immobilisées avec une goutte de colle blanche légèrement diluée. À noter que les bogies restent démontables (photo 6).



5 Il faut percer les sabots pour enficher la tige de laiton.

6 Les sabots sont maintenant correctement positionnés.

Le temps de la patine

Il reste alors à patiner le dessous de caisse et les bogies (photo 7). Pour éviter de compromettre la prise de courant, la patine est réalisée très aisément au pinceau avec des jus de peintures acryliques AK. Il est préférable de procéder caisse démontée pour ne pas risquer de laisser des traces de doigts. Les caisses sont simplement patinées aux niveaux du toit et de la traverse de tamponnement. La ligne de toiture reçoit un jus très léger de peintures AK brune et noire, longuement estompé avec une brosse à poils souples, jusqu'à obtenir un ombrage sur les parties saillantes et les recoins (photo 8). Une fois cet ombrage bien sec, une couche légère de vernis mat (AMF87) est appliquée à l'aérographe, uniquement sur le toit. Une bande Tamiya protège les flancs de la caisse et les vitrages. Veillez à bien diluer le vernis (4/1 volume de diluant) pour éviter les traces blanches. Si cela vous arrive tout de même, vaporisez un voile de



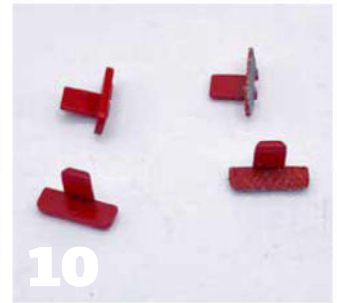
7



8

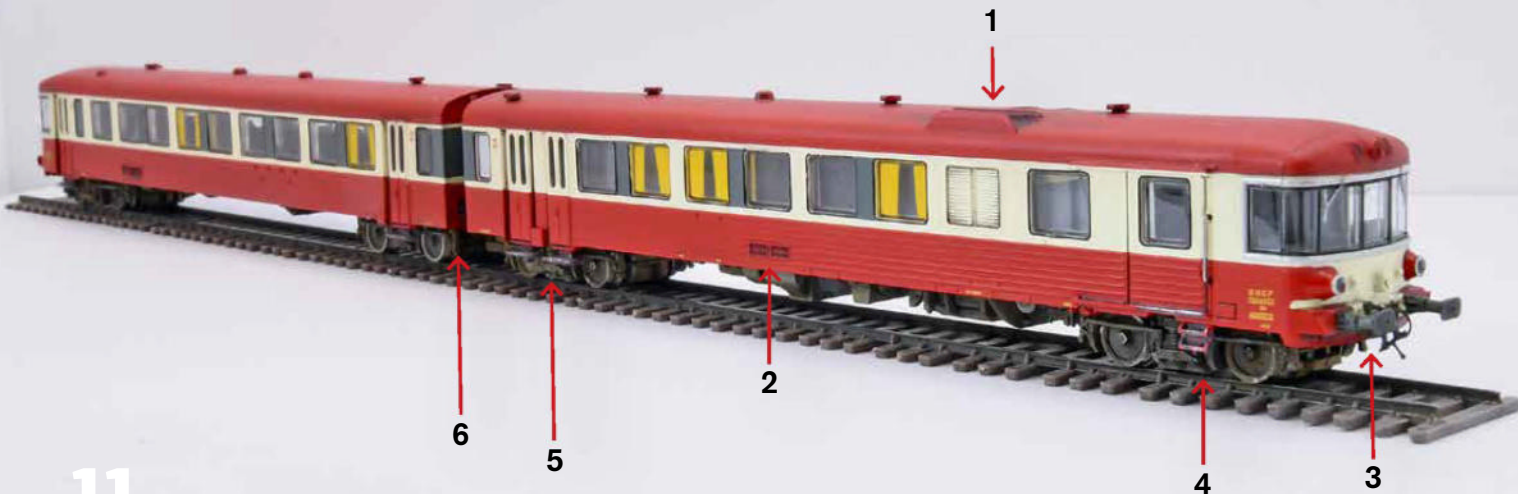
7 Un lavis de peinture acrylique suffit pour la patine du châssis.

8 Un voile de vernis recouvre la toiture.



9 Pour combler le jour disgracieux entre les soufflets : un bloc de mousse noire.

10 Les marchepieds d'origine (à gauche) sont affinés (à droite).



11 Quelques points notables de la patine sont indiqués :
1) L'échappement est noir mat avec des trainées de part et d'autre.
2) Les prises d'air sont assombries avec un jus AK.
3) Les traverses de tamponnement reçoivent un jus de crasse et les

tampons sont noircis avec une peinture noire épaisse évoquant la graisse et la crasse.
4) Les marchepieds et les pas-de-porte reçoivent un brossage léger (pinceau 2/0) à la peinture couleur métallique pour donner l'illusion de l'usure des passages.

5) Une accentuation des reliefs avec un jus « crasse » est réalisée sur les roues, les freins et les amortisseurs.
6) L'intercirculation reçoit un jus brun foncé qui est essuyé avec un coton. Ajuster avec une brosse souple l'impression d'encrassement dans les recoins.

solvant pur pour les faire disparaître. Les dernières étapes ont pour but d'améliorer le visuel mais imposent de faire de tourner l'autorails sur de grands rayons. Un bloc de mousse de 5 mm d'épaisseur est placé entre les portes d'intercirculations pour combler le jour disgracieux entre soufflets (**photo 9**). Les marchepieds sont amincis et striés pour

les rendre plus conformes (**photo 10**). Ils sont ensuite peints couleur métal (peinture glycéro Humbrol, Testors ...), puis le tout est rendu mat avec un jus de gris acrylique AK (**photo 11**). Les marchepieds sont à maintenir en place à la colle blanche pour pouvoir les retirer lorsque l'on doit lever la caisse, condition nécessaire pour ne pas les casser.

L'EAD époque IIId à baies vitrées latérales est ainsi reproduit en service courant. Il n'y a pas lieu qu'il soit représenté en état de délabrement avancé pour côtoyer les dernières locomotives à vapeur durant une décennie. In fine, quel plaisir de reconstituer un petit moment d'histoire, juxtaposant la diversité des matériels ferroviaires de cette époque. ■